Bruxelles Urbanisme et Patrimoine
Direction du Patrimoine Culturel
Monsieur Thierry WAUTERS
Directeur
Mont des Arts, 10-13
B - 1000 BRUXELLES

Réf. DPC : 2272-0057/10/2019-051PU *(corr. DPC : Mme A. Hellebois)*
Réf. CRMS : AA/KD/MSJ20101_683_PREA_Jubile_Pont
Annexe : /

Bruxelles, le 23/12/2021

Monsieur le Directeur,

Objet : MOLENBEEK-SAINT-JEAN. Boulevard du Jubilé – Pont du Jubilé (F. BRUNEEL, 1905). Restauration du pont de chemin de fer faisant la jonction entre le boulevard du Jubilé à Molenbeek et le boulevard Emile Bockstael à Bruxelles.

Avis de principe de la CRMS

En réponse à votre courrier du 10 décembre 2021, nous vous communiquons l'avis formulé par notre Assemblée en sa séance du 15 décembre 2021. ***Cet avis est favorable sur les interventions de restauration visant la remise aux normes de la stabilité et de la portance de l'ouvrage d'art et défavorable sur toutes les autres interventions.***

© Brugis.

Carte postale du pont du Jubilé, non datée

Vue actuelle (© Google maps) et projetée du pont du Jubilé (extrait du dossier)

L'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19/04/2007 classe comme monument le pont faisant la jonction entre le boulevard du Jubilé à Molenbeek et le boulevard Emile Bockstael à Bruxelles, en ce compris les balustrades en pierre bleue bordant les trottoirs y menant, ainsi que l'ensemble des éléments de décor et en particulier les luminaires et leur support, en raison de sa valeur artistique, esthétique, historique, scientifique, technique et urbanistique.

COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
BRUXELLES URBANISME ET PATRIMOINE
Arcadia (3e étage) – Mont des Arts, 10-13 – 1000 Bruxelles
www.crms.irisnet.be – crms@urban.brussels – 02/432.85.00

KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN
BRUSSEL STEDENBOUW EN ERFGOED
Arcadia (3de verdieping) – Kunstberg 10-13– 1000 Brussel
www.kcml.irisnet.be – kcml@urban.brussels – 02/432.85.00

L'Arrêté de classement précise : « *Par ailleurs, les éléments de décor, tels les colonnes supportant chacune un groupe de lanternes en fer forgé, les réverbères et les garde-corps, témoignaient par leur luxuriance végétale, d'une recherche esthétique d'esprit Art Nouveau. La plupart de ces éléments, aujourd'hui disparus, pourraient être restitués à l'identique sur base des plans de détail à grandeur d'exécution conservés.* »

HISTORIQUE DU DOSSIER

Pour rappel, le dossier a fait l'objet d'une réunion en date du 23/04/2021, en présence de la CRMS, de la DPC, de la SNCB et du bureau d'étude désigné par la SNCB en octobre 2020 pour réaliser l'étude de la restauration, qui est présentée dans l'actuelle demande d'avis de principe.

Pour information, le pont du Jubilé appartient à l'heure actuelle à la SNCB. La propriété du pont sera transférée à la Région de Bruxelles-Capitale 12 mois après la réception provisoire des travaux de restauration. La Région aura donc la qualité de gardien du pont et assurera son entretien et son contrôle dès sa remise en service après restauration.

Aux abords du pont du Jubilé, un permis d'urbanisme (avec avis conforme de la CRMS en sa séance du 24/06/2020, réf. 12/PFU/1745053) a été délivré le 25/05/2021 pour la création de 2 accès et aménagement de la partie du parc Tour & Taxis entre les ponts de Jubilé et Clesse. La propriété du sol sous le pont du Jubilé appartient à un propriétaire privé et le parc est géré par Bruxelles Environnement.

DESCRIPTION DU BIEN

Le pont du Jubilé, appelé à l'origine « pont monumental », est un pont métallique enjambant la ligne ferroviaire de Tour & Taxis. Il a été construit en 1905 sur base des plans de F. Bruneel, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'époque. Le pont, placé de biais, est long de ±80 m, a une portée de ±40 m et est large de ±20 m. Sa structure de type cantilever se compose de trois poutres treillis reposant sur deux culées en maçonnerie de pierre bleue et sur deux groupes de trois piles polygonales en pierre bleue fondées sur des pieux en bois. Transversalement se trouvent 45 entretoises qui s'appuient sur les trois poutres principales et par-dessus repose le tablier.

A l'époque, le pont était emprunté par les trams. Il sera utilisé par les voitures à partir de 1978. Il n'y avait pas, initialement, d'accès vers le niveau inférieur du pont (aujourd'hui un parc).

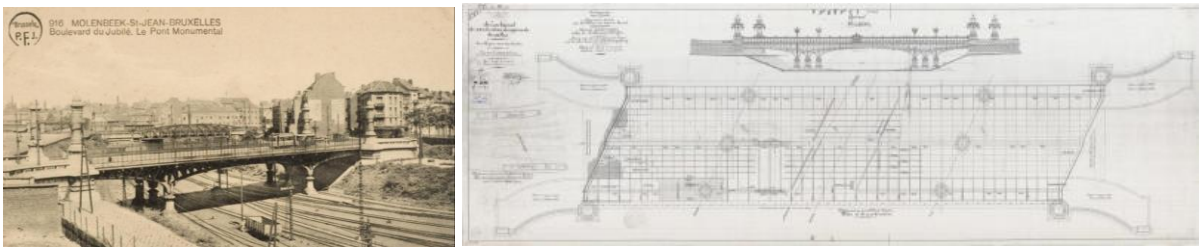
Les structures métalliques primaires du pont sont celles d'origine, à l'exception de quelques rénovations, renforcements ou remplacements d'éléments nécessaires depuis lors. La structure métallique du pont a, en effet, subi une série de réparations utilisant des profilés métalliques proches des pièces originelles (non normées, poutres à âmes rivetées pour les sections plus importantes), résultant en un aspect actuel de la structure semblable à celle initiale. En revanche, de nombreux travaux sur le tablier et son revêtement, le garde-corps, les luminaires et les éléments décoratifs ont eu lieu depuis sa construction. Le tablier, à l'origine en tôle cintrées, chape asphaltée et pavés en bois, ainsi que les trottoirs constitués de bac en acier (en coffrage perdu) et béton d'asphalte ont connu de nombreuses évolutions entre 1926 et 1999 avec une multitude d'éléments différents ne ressemblant plus à l'origine, mis à part la géométrie générale. Les garde-corps décoratifs en fer forgé à motifs végétaux (hauteur d'environ 2 m) avec blason central bordaient l'ensemble du pont. Des montants verticaux, tous les 7 m environ, supportaient des lanterneaux éclairant le pont. A l'époque, 36 lampes au total se situaient sur le pont en bord de rive. L'ensemble des ferronneries et luminaires a disparu. Les garde-corps d'origine ont été remplacés, sans doute fin des années 1930 - début des années 1940, par un garde-corps avec des montants tubulaires simples d'une hauteur de 1.20 m. Le garde-corps actuel est relativement similaire à ce dernier. Aux quatre angles du pont, sont implantées des colonnes monumentales en granit rose poli (socle et sommet en pierre bleue) marquant l'entrée/sortie du pont, sur lesquelles reposaient à l'origine des candélabres en fer forgé de style Art nouveau. Les pierres des soubassements des culées et des balustrades sont en pierre bleue de bonne qualité. Les nettoyages successifs ont cependant abimé la surface et la finition ciselée d'origine n'est plus visible par endroits.

Aujourd'hui, le pont est dans un état avancé de dégradation et son état sanitaire est préoccupant. C'est pourquoi des mesures de protection ont été prises, telles que la réduction de la circulation à une voie, un contrôle régulier de la structure métallique par un bureau de contrôle et la pose de filets anti-chutes. Il s'agit surtout de la corrosion avancée des structures métalliques dues, notamment, à une mauvaise étanchéité du

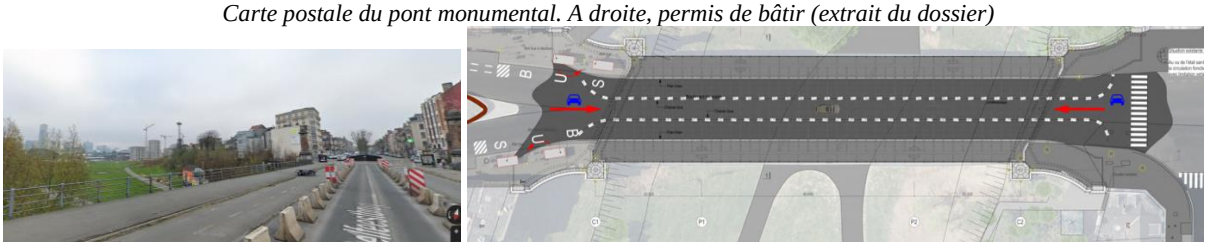
tablier (par exemple au droit des joints de dilatation, au droit des filets d'eau entre la voirie et le trottoir, sur les membrures supérieures de l'ensemble des éléments structurels). Des salissures et pollutions diverses sont aussi visibles sur les pierres et quelques altérations sur le granit rose des colonnes monumentales et ses joints. La structure portante du pont nécessite donc une restauration afin de le remettre en usage. La rénovation du pont se base sur une capacité autorisée permettant de disposer de 2 voies carrossables, 2 voies piétonnes et 2 voies cyclistes.

PROJET

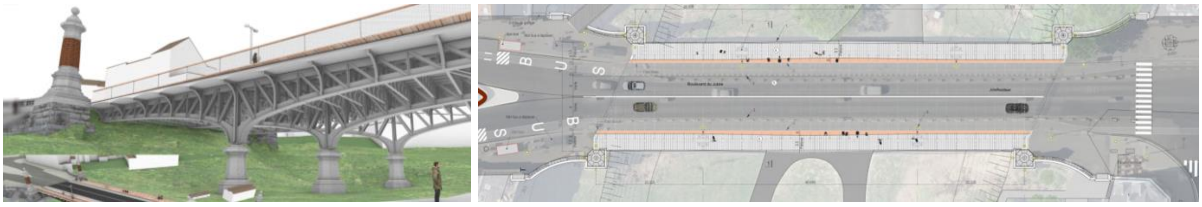
Le dossier comprend une note explicative, une étude historique, une identification et une analyse des matériaux, une analyse des dommages et les plans décrivant la situation existante et projetée.



Carte postale du pont monumental. A droite, permis de bâtir (extrait du dossier)



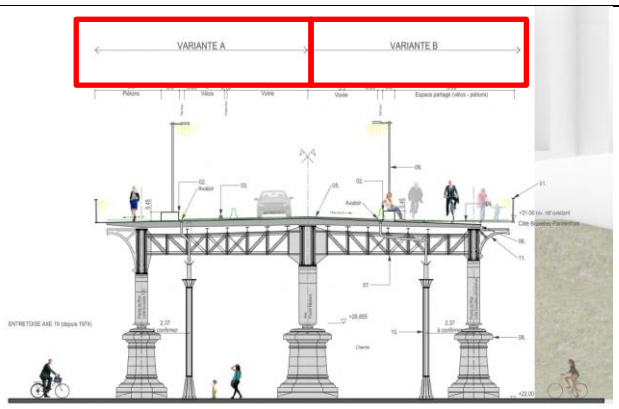
© Google maps. A droite, situation existante (extrait du dossier)



Situation projetée (extraits du dossier)

Le projet propose :

- la réalisation d'une nouvelle dalle métallique légère, ce qui permettrait de conserver les poutres principales du pont tout en permettant les charges d'utilisations actuelles ;
- le remplacement des longrines de supports par des éléments équivalents ;
- la restauration des entretoises et des poutres principales et de la structure métallique en général (réparations et renforcements) ;
- une remise en peinture des éléments métalliques (sans spécification de la couleur, le bureau d'étude étant partagé entre la finition chromatique d'origine ou celle d'une nouvelle teinte correspondant davantage à son usage aujourd'hui et sa visibilité sous le pont depuis le parc) ;
- le partage de la voirie et de ses abords entre véhicules à moteur, vélos, piétons (soit en site propre, soit en espace partagé) (voir ci-dessous versions A et B) ;
- une mise en lumière de l'ouvrage d'une part, par des éléments ponctuels contemporains et d'autre part, par des éléments intégrés aux mains courantes des espaces piétons ;
- un traitement contemporain des équipements en voirie (garde-corps, mobiliers urbains, lampadaires, etc.) avec le placement d'un panneau didactique sur l'histoire de l'ouvrage et de ses éléments ouvragés disparus (et non reconstitués) ;
- une simplification des espaces aux alentours du pont (réorganisation de la signalisation, abribus, etc.).

	*Variante A* Le niveau circulable du pont reçoit un élargissement sur ses deux côtés, de 1,3m au centre et se ramenant en courbe à 0,3 m aux extrémités. Il n'a aucune utilité fonctionnelle. Cette extension courbe porte un garde-corps avec éclairage incorporé du trottoir (largeur 3m) et un banc continu de largeur variable, qui sépare le trottoir de la piste cyclable (largeur 2m). L'éclairage de la piste cyclable est intégré dans le banc. La piste cyclable est séparée de la bande de rouage véhicules par un bandeau chasse-roues. *Variante B* Idem que A sauf que le trottoir et la piste cyclable sont additionnés, le banc étant reporté le long de la bande de roulage véhicules.

Partage de la voirie et de ses abords : variantes A et B (extraits du dossier)

AVIS DE LA CRMS

- La CRMS se réjouit de la mise en conformité du pont du Jubilé qui améliorera la mobilité du quartier et permettra à nouveau son utilisation pour les usagers tant piétons, cyclistes qu'automobilistes ou en transports en commun. Les travaux de restauration de la structure portante métallique (remplacements ponctuels, réparations locales, renforcements structurels, etc.) sont indispensables. ***En cela, la CRMS souscrit au remplacement de la structure du tablier pour des raisons techniques indiscutables et à la réparation et consolidation des poutres portantes et des éléments structurels sous-jacents.*** Les interventions projetées semblent bien intégrées à l'ouvrage existant et respectueux de celui-ci tout en prolongeant sa durée de vie en toute sécurité pour ses usagers. ***Elle précise également que les informations techniques sur les restaurations des pierres naturelles du pont devront également faire partie du dossier de demande de permis d'urbanisme.***

- En revanche, elle est fermement <u>défavorable à la modification projetée de la forme du nouveau tablier</u> qui se caractériserait par une largeur plus importante qu'auparavant (en porte-à-faux de part et d'autre des consoles existantes) et variable dans le sens de la longueur résultant en une forme organique en plan. Elle demande de revoir radicalement la forme projetée du tablier et d'étudier une intervention plus sobre et mieux intégrée à la géométrie rectiligne du pont et à l'ensemble de ses éléments géométriques.

- La CRMS est également <u>défavorable aux interventions proposées en voirie</u> (luminaires, garde-corps, traitement des revêtements des voies piétonnes et cyclistes, etc.) car elles ne témoignent en rien de l'identité historique et patrimoniale du pont. Le langage architectural contemporain « standard » suggéré, sans lien avec son histoire, son architecture ou ses matériaux, banalise le pont. La restauration du pont du Jubilé représente une réelle opportunité pour le rendre à nouveau majestueux et ces éléments participent pleinement à l'intérêt patrimonial de l'ouvrage d'art qui lui ont valu d'être classé. A cette fin, la CRMS souhaite évoquer l'exemple du pont Fraiteur à Ixelles dont les travaux de renouvellement ont entraîné la disparition irréversible des qualités patrimoniales de l'ouvrage d'art. Le cas du pont du Jubilé est différent puisqu'il est classé, l'arrêté de classement allant jusqu'à prévoir : (…) *La plupart de ces éléments, aujourd'hui disparus, pourraient être restitués à l'identique sur base des plans de détail à grandeur d'exécution conservé* (…).

Vu l'existence de nombreuses photographies et archives cartographiques, il convient d'étudier :

- <u>en ce qui concerne les garde-corps</u> : une restitution historique des garde-corps en fer forgés ouvragés d'origine sur base des éléments d'archives, dont la hauteur pourrait éventuellement être revue à la baisse tenant compte du contexte actuel de parc aménagé sous le pont (sa réhabilitation actuelle). Il est en effet à noter que la restitution stricte des garde-corps d'origine

est sans doute compromise par le fait que le modèle initial était haut (plus de 2 m) et possédait un treillis métallique continu, car il agissait à l'époque comme une barrière physique et visuelle (les voies de chemin de fer se trouvant en dessous), ce qui rend difficile la perméabilité souhaitée aujourd'hui entre le pont et le parc.
Par ailleurs, la Commission demande de se renseigner sur les modèles de grilles utilisées à l'époque dans les environs immédiats du site (certaines sont d'ailleurs démontées et stockées chez le propriétaire privé de Tour & Taxis) et d'étudier les possibilités éventuelles de récupération et de réutilisation de grilles anciennes, dont le modèle pourrait être semblable à celui du pont du Jubilé (les grilles réalisées pour les chemins de fer, ancienne gare maritime et pont du Jubilé, diffèrent cependant des grilles réalisées pour l'ancien port de Bruxelles).

- Etudier la possibilité de la restitution historique des luminaires des voiries et ceux des 4 colonnes d'extrémité en granit sur base des documents d'archives
  Le projet d'éclairage global devra être revu en conséquence.

- Les autres éléments mobiliers en voirie tout comme les nouveaux revêtements de sols devront également s'intégrer correctement à l'ensemble du pont en tenant compte des options choisies ci-dessus. La CRMS insiste pour une approche globale en phase avec le type et la nature de ce pont métallique.

- En ce qui concerne une remise en peinture de la structure métallique du pont, la CRMS est davantage favorable à la restitution de la finition chromatique d'origine (sur base des résultats de l'étude stratigraphique) qu'à la mise en place d'une nouvelle teinte. Néanmoins, la vue du pont par le dessous (depuis le parc) est à considérer comme une nouvelle perspective, inexistante à l'époque de la construction du pont du Jubilé. L'éclairage jouera dans cette zone un rôle central.

- Enfin, la CRMS demande de préciser les modalités de la simplification nécessaire des espaces aux alentours du pont (réorganisation de la signalisation, abribus, etc.) qui sont compris dans la zone de protection de l'ouvrage d'art.

En conclusion, l'avis de la CRMS est favorable sur les interventions projetées à la restauration de la structure de l'ouvrage d'art, en ce compris le principe de renouveler le tablier du pont.
Pour les autres aspects du dossier, elle émet un avis défavorable et demande de :

- ***changer radicalement de concept, en respectant l'esprit de l'arrêté de classement du 19/04/2007 qui demande une restitution du pristin état des décors ;***
- ***présenter un tablier renouvelé dont la forme (en plan et coupe) serait dans la continuité de la structure des éléments d'origine du pont ;***
- ***revoir le projet d'éclairage ;***
- ***sous réserve des résultats de l'étude stratigraphique, remettre en peinture la structure métallique du pont selon la teinte historique d'origine ;***
- ***préciser les modalités de la simplification nécessaire des espaces aux alentours du pont (réorganisation de la signalisation, abribus, etc.).***

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments distingués.

A. AUTENNE
Secrétaire

C. FRISQUE
Président

c.c. à : ahellebois@urban.brussels ; tjacobs@urban.brussels ; jvandersmissen@urban.brussels ; restauration@urban.brussels ; cvandersmissen@urban.brussels ; mbadard@urban.brussels ; crms@urban.brussels